VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury (nr 104)**

z dnia 23 stycznia 2013 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 104)

23 stycznia 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

**– informacja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat funkcjonowania i programu działania Urzędu,**

**– informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat aktualnej sytuacji w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe SA, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. kwot dostępu oraz struktury właścicielskiej spółki.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Marian Zaręba** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Wiesław Pełka** przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Porządek dzienny posiedzenia otrzymaliście państwo w zawiadomieniu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma uwag.

Jednocześnie stwierdzam przyjęcie protokołów z posiedzeń Komisji 47, 51, 54, 55, 57, 61, 63, od 65 do 71 i od 74 do 80, 84, 85, 90, 92, 94 oraz 99. wobec nie wniesienia do nich zastrzeżeń.

Witam bardzo serdecznie naszych gości na dzisiejszym posiedzeniu na czele z panem ministrem Andrzejem Masselem, prezesem Urzędu Transportu Kolejowego panem Krzysztofem Dylem, jak również prezesem PKP Polskie Linie Kolejowe Remigiuszem Paszkiewiczem. Witam również przedstawicieli strony społecznej na dzisiejszym posiedzeniu.

Jedna uwaga organizacyjna. Mamy prośbę posłów Prawa i Sprawiedliwości, którzy o godzinie 12 chcą uczestniczyć w uroczystościach pogrzebowych. Natenczas nie przyszli jeszcze na posiedzenie Komisji, więc może nie ma problemu.

Poprosimy w takim razie pana prezesa o informacje na temat funkcjonowania i programu działania Urzędu. Oczywiście rozumiem, że jest prezentacja. Prosimy zatem o krótką prezentację i przedstawienie informacji. Prosimy też ewentualnie pana ministra o odniesienie się do treści zawartych w informacji pisemnej.

Jeśli chodzi o sprawy dotyczące aktualnej sytuacji w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, to państwo sobie przypominacie, mieliśmy w tamtym roku posiedzenie Komisji, na którym ten problem był referowany przez pana prezesa Paszkiewicza. Proponowałbym, aby dzisiaj padły pytania ze strony pań i panów posłów w odniesieniu do informacji z tamtego posiedzenia Komisji, bo tak zresztą wtedy ustaliliśmy, pytania do pana prezesa i oczywiście również do pana ministra.

A więc nie zaczęlibyśmy debatę tak, jak dotychczas, od informacji pana prezesa, bo ona już była nam przedstawiona. I wtedy umówiliśmy się, że będziemy się do niej odnosić na kolejnym posiedzeniu Komisji, dzisiaj jest to posiedzenie.

Proszę, panie prezesie.

**Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:**

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze. Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Dziękuję za możliwość przedstawienia informacji o funkcjonowaniu i programie działania Urzędu Transportu Kolejowego.

Zgodnie z prośbą pana przewodniczącego powiem krótko. Są trzy główne zadania, które urząd realizuje. Jest to przede wszystkim nadzór nad systemami bezpieczeństwa kolejowego implementowany u przewoźników i zarządców infrastruktury, regulacja rynku kolejowego oraz prawa pasażera.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego, to przede wszystkim zespół działań polegających na opiniowaniu i nadzorowaniu wewnętrznych regulacji zawierających zasady postępowania na stanowiskach pracy, nadzór nad systemem utrzymania wysokiego poziomu personelu, nadzór nad systemem utrzymania infrastruktury urządzeń technicznych i pojazdów kolejowych oraz nad pracą i zarządzaniem zespołami pracowników wykonujących czynności związanych z ruchem kolejowym a przede wszystkim – bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem tego ruchu.

Ustawa o transporcie kolejowym przenosi normy dyrektywy 49 z 2004 roku, które zobowiązują wszystkich operatorów systemów kolejowych, zarządców i przewoźników do ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczeństwo systemów, każdy w swoim obszarze. Zadania nadzoru spoczęły na Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego. Jednym z głównych, podstawowych narzędzi, które ma prezes i które mogą realnie wpływać na nadzór nad systemem, są oczywiście kontrole. Kontrole są realizowane w trybie rozporządzenia ministra transportu. Obowiązuje okres powiadomienia podmiotu o zamiarze przeprowadzenia kontroli minimum 7 dni przed terminem rozpoczęcia kontroli. Dotyczy to przede wszystkim bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz przestrzegania praw pasażerów.

Kontrole są także realizowane w trybie ustawy z 2004 roku o swobodzie działalności gospodarczej. Zgodnie z przepisami tej ustawy, kontrole są przeprowadzane bez powiadomienia kontrolowanego o zamiarze jej przeprowadzenia. Dotyczą one przemieszczających się środków transportu kolejowego w zakresie przewozu osób i towarów. I tylko w tym zakresie możemy odstąpić od powiadomienia podmiotu kontrolowanego.

Prowadzimy także postępowania sprawdzające, realizowane w trybie ustawy z 2003 roku o transporcie kolejowym oraz ustawy z 2002 roku o systemie zgodności. Postępowania dotyczą sprawdzenia parametrów wyrobów z typem, na który Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji. Kontrole mają na celu przede wszystkim sprawdzenie, czy uczestnicy rynku transportu kolejowego przestrzegają wszelkie obowiązujące przepisy prawne oraz ich wewnętrzne instrukcje.

W 2012 roku przeprowadziliśmy 886 kontroli. Szczegółowy podział kontroli znajduje się w tabelce widocznej na slajdzie. I tak 628 kontroli dotyczyło bezpieczeństwa ruchu kolejowego, 18 – regulacji transportu kolejowego, 213 – przestrzegania praw pasażerów i 27 – wyrobów kolejowych. Ponadto Urząd Transportu Kolejowego w 2012 roku przeprowadził 175 postępowań sprawdzających parametry zgodności wyrobów z typem. Dodatkowo, w okresie przygotowawczym i podczas trwania Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO, przeprowadzono czynności sprawdzające i monitorujące, których liczba wyniosła ponad 970. Po każdym z tych działań są wydawane zalecenia pokontrolne. Jeżeli stwierdzone są naruszenia, kontrolowane potem jest ich wdrożenie.

Liczba kontroli na przestrzeni ostatnich trzech lat przedstawia się następująco. W zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego liczba kontroli wzrosła, licencjonowania transportu kolejowego obniżyła się. Liczba kontroli przestrzegania praw pasażerów jest mniejsza, bo z 457 w roku ubiegłym zmalała do 213 w 2012 roku. Jest to związane ze zmianą sposobu przeprowadzania kontroli na kontrolę bardziej systemową, sprawdzającą mechanizmy, które zostały zaimplementowane w spółkach kolejowych w celu realizacji przepisów dotyczących praw pasażerów. Jeśli chodzi o inne kontrole od wymie-

nionych, można zaobserwować ich spadek z 119 w 2011 roku do 27 w roku ubiegłym. Wynika to z przyjęcia innej metodologii liczenia. Przyjęliśmy, że od 2012 roku potwierdzenia zgodności z typem nie będą wliczane do kontroli, ale to jest już zupełnie inny rozdział. Liczba podejmowanych czynności potwierdzających zgodność z typem nie jest równa liczbie wydanych dokumentów. Jak podawałem wcześniej, było 1755 postępowań sprawdzających a tylko 1600 zostało wydanych dokumentów poświadczających. Dlatego, od tego roku, one nie będą wliczane do kontroli, będą stanowiły osobną działalność, natomiast jeszcze w 2011 roku były wliczane do kontroli.

Główne nieprawidłowości, które – niestety – mieliśmy okazję stwierdzić w toku kontroli, to przede wszystkim zły stan urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zły stan infrastruktury torowej, niewłaściwy nadzór nad pracą eksploatacyjną, nieaktualne regulaminy techniczne stacji, nieprawidłowo prowadzona dokumentacja techniczno-ruchowa, nieprzestrzeganie obowiązujących procedur oraz niewłaściwa widoczność sygnalizatorów świetlnych. W przypadku przewoźników kolejowych kontrole wykazywały najczęściej nieprzestrzeganie norm czasu pracy maszynistów, nieaktualne służbowe rozkłady jazdy pociągów, brak zatwierdzonej dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych, niewłaściwe wykonywanie prób hamulców i brak obowiązujących pouczeń okresowych.

W przypadku użytkowników bocznic kolejowych kontrole wykazywały najczęściej brak świadectwa bezpieczeństwa bocznicy kolejowej, nieaktualny regulamin pracy bocznic, niekompletną dokumentację oraz zły stan infrastruktury bocznicy.

Urząd wykonuje również zadania realizowane w zakresie bezpieczeństwa kolejowego, które nie są związane z kontrolą, ale są elementem poprzedzającym kontrole. Chodzi o akceptację dokumentów potwierdzających lub stwierdzających wprowadzenie systemu bezpieczeństwa w spółkach kolejowych, które potem w ramach kontroli są weryfikowane. Na slajdzie pokazujemy w tabeli liczby spraw zakończonych właściwym dokumentem urzędowym realizowanych w latach 2010-2012. Większość podanych liczb, czyli realizacja tych zadań, zależy przede wszystkim od liczby wpływających wniosków. Jedynie przy wydawaniu świadectw bezpieczeństwa natrafiamy na wieloletnie zaległości, które pojawiły się w 2010 roku w związku ze zmianą prawa. Wtedy wszystkie podmioty gwałtownie zmuszone zostały do przedstawienia nowych zasad. W związku z tym, od 2012 roku próbujemy nadrobić zaległości. Z tabeli widać, że systematycznie zwiększa się liczba spraw rozstrzyganych przez Departament Bezpieczeństwa Kolejowego urzędu. Tendencję tę mamy zamiar utrzymać w przyszłym roku.

Jeśli chodzi o zatwierdzanie DSU, czyli dokumentacji systemu utrzymania, mamy także ciągły proces nadrabiania zaległości z 2010 roku. To jest także związane ze zmianą przepisów. W tym przypadku utrzymujemy poziom z ostatniego roku. Pojawił się dodatkowy element, a mianowicie wydanie licencji maszynisty, w roku 2012 wydano blisko 500 takich licencji.

Krótko o obowiązkach przedsiębiorców. Przede wszystkim chodzi o przewoźników kolejowych. Do nich należy opracowanie i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz spełnienie wymagań dotyczących bezpieczeństwa zawartych w TSI i innych przepisach. Ze strony Urzędu Transportu Kolejowego jest to po prostu badanie i zatwierdzanie spełnienia tych wymagań za pomocą certyfikatów bezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o zarządców infrastruktury to do ich obowiązków należy także opracowanie i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wewnętrznych regulacji służących bezpiecznemu projektowaniu, utrzymaniu i eksploatacji infrastruktury. Nadzór ze strony UTK polega na badaniu i zatwierdzaniu spełnienia tych wymagań za pomocą autoryzacji bezpieczeństwa, chodzi o analizę merytoryczną. Potem następuje także kontrola czy wszystkie opisane systemy są także wdrażane.

W przypadku jednostek notyfikowanych, do ich obowiązków należy badanie i weryfikacja pod kątem zgodności z zasadniczymi wymaganiami wyrobów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego przed wprowadzeniem ich na rynek. Z kolei do zadań urzędu należy notyfikacja i nadzór nad jednostkami kontrolującymi w tym zakresie.

Zadania realizowane w zakresie interoperacyjności realizowane są w oparciu o ustawy – o transporcie kolejowym z 2003 roku oraz o systemie oceny zgodności z 2002 roku

a także o inne akty wykonawcze do wyżej wymienionych ustaw w zakresie zadań realizowanych przez Departament Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności.

Kluczowe działania departamentu, to przede wszystkim wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji. Tutaj także nadrabiamy zaległości. Liczby wydanych świadectw w roku 2011 oraz w roku 2012 wskazują, że jest szansa, iż w 2013 roku wszystkie zaległości zostaną usunięte. Kolejnym działaniem urzędu są potwierdzenia zgodności z typem, na który wydano świadectwo dopuszczenia do eksploatacji. O tym już wspomniałem, było aż 1755 sprawdzeń a wydano tylko 1678 takich potwierdzeń. Jak też wspomniałem, dane te są teraz osobno przedstawiane a nie w ramach kontroli, jak to było w latach poprzednich. Inne zadanie, to wydanie decyzji na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji. W 2015 roku zrealizowano 155 wniosków, co wiąże się z liczbą wniosków, które napłynęły do urzędu. Jeśli chodzi o zezwolenia na przejazdy jednorazowe, to ich realizacja także jest związana z ilości wniosków napływających do UTK i odbywa się na bieżąco.

Najważniejsze zadania realizowane w 2012 roku przez urząd w zakresie regulacji. Można powiedzieć, że rok 2012 był tym rokiem, kiedy Urząd Transportu Kolejowego zaczął intensywnie realizować ten zakres zadań. Przede wszystkim urząd zaczął mocniej ingerować w rynek kolejowy, co spowodowało jak gdyby osłabienie trochę monopolistycznej dzisiaj pozycji zarządcy infrastruktury kolejowej, jakim jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Prezes UTK skorzystał z uprawnień dających mu możliwość rozstrzygania sporów dotyczących umów o dostęp do infrastruktury. Do tej pory przewoźnicy musieli zawierać umowy na warunkach przedstawionych przez PKP PLK. Prezes UTK korzystając z prawa, zmienił kilka postanowień w umowach, wyważył interes obu stron. W 2012 roku udało się rozstrzygnąć dziewięć takich sporów, a w 2013 roku – jedenaście na piętnaście złożonych wniosków. Oznacza to, że w czterech sprawach przedsiębiorcy pod wpływem Urzędu Transportu Kolejowego, sami doszli do porozumienia i podpisali umowy.

Wprowadzono także obowiązek udziału wszystkich przewoźników w systemie kar za nienależytą realizację rozkładu jazdy. Do tej pory obowiązywał system dobrowolny. Jeżeli jeden przewoźnik nie realizował dokładnie rozkładu jazdy, co skutkowało opóźnieniami dla innych uczestników rynku, jeżeli nie był w systemie, to innym uczestnikom rynku nie przysługiwała rekompensata z tego tytułu. Uznano także, że przewoźnikom należą się rekompensaty w związku z utrudnieniami występującymi na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK. Utrudnienia te spowodowane były wykonywaniem prac remontowych i modernizacyjnych. Uważamy, że ten element powinien wpłynąć na wysokość marży, która doliczana jest przez zarządcę infrastruktury do opłat.

Zobowiązano także spółkę PKP PLK do określenia standardów utrzymania peronów i międzytorzy, aby przewoźnicy wiedzieli za co ponoszą opłaty. Ten proces już się rozpoczął. W tym roku lista tego typu spraw jest bardzo bogata w porównaniu z latami poprzednimi. Wierzymy, że ona będzie coraz bardziej rozbudowana i będzie określony respektowany standard utrzymania peronów i międzytorzy. Jest to tak samo dobre dla zarządcy, który wie, jakie usługi oferuje, jak i dla przewoźników, którzy będą wiedzieć za jakie usługi płacą. Przeprowadzono także kilka postępowań w sprawie naruszeń przepisów z zakresu kolejnictwa, dotyczących nieprawidłowości w regulaminie przydzielania tras pociągów. Chodziło o zmiany związane z prowadzonymi na sieci kolejowej przez spółkę PKP PLK pracami remontowymi.

Jeśli chodzi o najważniejsze zadania realizowane w 2012 roku w zakresie regulacji, należy do nich przeprowadzenie postępowań w sprawie naruszeń przepisów, postępowania te zostały oczywiście zakończone decyzjami. Stwierdzono naruszenie przez PKP PLK SA przepisów z zakresu kolejnictwa, dotyczące nieprawidłowości w naliczaniu opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Polegały one na niewłaściwym przypisywaniu kategorii odcinkom linii kolejowych i jednocześnie niezgodności z metodologią kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych, która została przedstawiona Prezesowi UTK.

Ponadto w 2012 roku zaopiniowano pierwszy w Polsce projekt planu transportowego w zakresie przewozów pasażerskich, a dziewięciu podmiotom gospodarczym udzielono

siedemnaście licencji. Rozpatrzono dziesięć wniosków zarządców infrastruktury kolejowej o zatwierdzenie stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury, wszystkie wnioski zostały zatwierdzone w drodze decyzji. Pierwszy raz urząd odmówił w pierwszym podejściu zatwierdzenia stawek proponowanych przez zarządcę czyli PKP PLK z uwagi na niekorzystny wpływ na rynek.

W Urzędzie wprowadzono projekt „Przyjazny Regulator Rynku Kolejowego", co oznacza otwarcie się na potrzeby rynku kolejowego a tym samym otwarcie nowego rozdziału współpracy z uczestnikami i interesariuszami rynku w zakresie potrzebnych analiz wykonywanych na podstawie danych zbieranych przez urząd. Stąd ta nowa elektroniczna sprawozdawczość, która minimalizuje koszty po stronie przedsiębiorców związanych z przesyłkami papierowymi a także usprawnia i umożliwia nam comiesięczne statystyki, które znajdują się na naszym miniportalu statystycznym. Obejmują one wiele obszarów działania, zaczynając od specyfiki transportu intermodalnego, poprzez opóźnienia w ruchu pociągów i inne dane poszukiwane przez przedstawicieli rynku kolejowego. Oczywiście, w urzędzie opracowaliśmy ocenę funkcjonowania rynku kolejowego w 2011 roku. Ocena ta została przekazana Wysokiej Komisji.

UTK jest współinicjatorem „Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury". Trzech regulatorów, czyli Urząd Transportu Kolejowego, Urząd Komunikacji Elektronicznej i Urząd Regulacji Energetyki, dostrzegając problem kradzieży infrastruktury, podjęły decyzję o podpisaniu memorandum i zachęceniu przedstawicieli branży i organizacji działających na trzech rynkach: kolejowym, telekomunikacyjnym i energetycznym do wsparcia działań. Ich celem jest przede wszystkim prowadzenie wspólnych działań zmierzających do ograniczenia zjawiska kradzieży i dewastacji urządzeń infrastruktury technicznej, przewodów oraz urządzeń telekomunikacyjnych, energetycznych i kolejowych.

Aby pokazać rozmiary zjawiska, w prezentowanej państwu tabeli podajemy liczby zarejestrowanych zdarzeń związanych z kradzieżami. Niestety, ich liczba systematycznie rośnie. Jeśli chodzi o urządzenia sterowania ruchem, to w 2011 roku takich zdarzeń było 1812, ponad tysiąc przypadków dewastacji. Różnie kształtują się dane w poszczególnych rodzajach urządzeń. Jeśli chodzi o urządzenia teleinformatyki kolejowej i energetyki widać, że liczba dewastacji rośnie. Najbardziej narażonym na dewastację i najlepiej zidentyfikowanym obszarem wszystkich branż jest Śląsk. Kradzież i dewastacje stanowią także poważny problem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W 2013 roku planowana jest szersza kampania informacyjna pn. „Nie reagujesz – akceptujesz". Akcja ta ma dotrzeć do społeczeństwa z sygnałem, że jeżeli ktoś widzi kradzież lub dewastację urządzeń kolejowych i tego nie zgłasza odpowiednim władzom, to tym samym negatywnie wpływa na swoje bezpieczeństwo. Ale jednocześnie przyczynia się do pogorszenia warunków swoich podróż. W 2011 roku stwierdzono, że w wyniku kradzieży i dewastacji urządzeń na kolei pociągi miały łączny czas opóźnień w całym ruchu sięgający 180 tysięcy minut.

Jeżeli chodzi o realizację przez urząd zadań z zakresu przestrzegania praw pasażera, to oprócz wykonywanych kontroli, przyjmujemy także skargi za pomocą poczty elektronicznej. Powiększyło to liczbę osób dokonujących zgłoszenia skarg. Do tej pory w warunkach korespondencji pisanej, pasażerowie niechętnie pisali do nas o zauważonych przez siebie problemach. Na przestrzeni roku 2012 do Urzędu Transportu Kolejowego wpłynęło 639 skarg, w tym 576 za pośrednictwem poczty elektronicznej i 63 pocztą tradycyjną. Z tego widać, że kanał internetowy dobrze się sprawdza w kontaktach urzędu z pasażerami. W 512 przypadkach zostały podjęte interwencje, zaś w 127 odpowiedzi zostały udzielone bezpośrednio. Często są to także pytania o prawa przysługujące podróżnym, albo co należy zrobić, jeżeli zdarzy się jakaś niekorzystna sytuacja.

Oczywiście, dużo skarg i zapytań telefonicznych dotyczyło warunków podróży, możliwości skomunikowania pociągów oraz sposobu zgłoszenia podróży osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Aby ułatwić kontrakt podróżnych z pracownikami Urzędu zostały uruchomione dwa numery infolinii, jeden 801-044-080 i drugi tradycyjny, stacjonarny 22 460-40-80. Udostępniona została również usługa VoiceLink, pozwalająca, jeśli ktoś posiada bezpośredni

dostęp do komputera, jednym kliknięciem na stronie www. utk.gov. pl połączyć się z konsultantem UTK bez ponoszenia dodatkowych opłat.

Kolejnym ważnym kanałem informacyjnym są dedykowane dla pasażerów, poza oficjalna stroną urzędu, strony internetowe. Są jeszcze inne strony, m.in. „Pasażer" i „Zachowaj bilet", która przede wszystkim zachęca do zachowania biletu, jak sama nazwa mówi. Aby ewentualnie można było zgłosić reklamację, należy posiadać potwierdzenie zawarcia umowy z przewoźnikiem. Tym potwierdzeniem jest oczywiście bilet kolejowy. Dlatego jest tak ważne, aby go zachować.

Jeżeli chodzi o stronę internetową „Pasażer", zawiera ona aktualne informacje dotyczące kolei, utrudnień w ruchu kolejowym, praw i obowiązków pasażerów, ale także informacje dotyczące promowania kolei, jako przyjaznego, ekologicznego środka transportu. Jest tam naprawdę wiele ciekawych informacji, mamy bardzo pozytywny odbiór tej strony internetowej.

Jeżeli chodzi o postępowania administracyjne prowadzone w 2012 roku w sprawie praw pasażerów, to najważniejsza tematyka dotyczy pobierania przez przewoźnika Przewozy Regionalne, obok biletu, dodatkowej opłaty za przejazd Centralną Magistralą Kolejową. Została wydana przez nas decyzja o stwierdzeniu naruszeń i przewoźnik odstąpił od stosowania tej dodatkowej opłaty. Inna decyzja dotyczyła pobierania przez przewoźnika PKP Intercity SA opłat za miejscówki bez pokrycia lub ze wskazaniem miejsca nieistniejącego, tak zwanej miejscówki zerowej. To postępowanie jest na ukończeniu, strona została obecnie wezwana do przedstawienia informacji o dochodach za ubiegły rok.

Inne postępowanie dotyczy udzielania wprowadzających w błąd informacji o odjazdach pociągów przez System Informacji Pasażerskiej na stacji Warszawa Zachodnia. Ze względu na wielowątkowość, postępowanie to znajduje się obecnie na etapie końcowym. Podobnie jak postępowanie w sprawie pobierania przez przewoźnika Koleje Mazowieckie SA opłat za wystawienie biletu od osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Postępowanie zostało zakończone decyzją stwierdzająca naruszenia, przewoźnik odstąpił od naruszenia przepisów. I wreszcie w ubiegłym roku prowadzone było postępowanie administracyjne w sprawie niedostępności biletów ulgowych w pociągach Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Także została wydana decyzja stwierdzająca naruszenie i także przewoźnik odstąpił od naruszenia.

Dodatkowe działania nadzorcze urzędu, to oczywiście jazdy inspekcyjne w pociągach pasażerskich związane z zapewnieniem podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi oraz wykonywania obowiązków przewidzianych odrębnymi przepisami wewnętrznymi przewoźników. Inne działania UTK to wystąpienia interwencyjne do przewoźników i zarządcy infrastruktury kolejowej w sprawie wykrytych nieprawidłowości, nadzór w terenie nad rozpoczęciem działalności przewoźnika Koleje Śląskie oraz nadzór nad publikacją rozkładu jazdy pociągów.

Z mojej strony to wszystko, panie przewodniczący i Wysoka Komisjo. Jeżeli są jakieś pytania, postaram się na nie odpowiedzieć. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Tak jak na wstępie powiedziałem, rozpoczynamy teraz etap zadawania pytań. Prosiłbym wszystkich o zadawanie pytań nie tylko dotyczących sprawozdania złożonego przez pana prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ale również dotyczących informacji na temat aktualnej sytuacji i funkcjonowania spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Jest jeszcze, oczywiście, problem bieżący i w tej sprawie pan przewodniczący Tchórzewski prosił o możliwość zadania pytania. Proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. Sytuacja jest taka, że posłowie klubu Prawa i Sprawiedliwości będą musieli opuścić posiedzenie gdzieś o godz. 10.45 ze względu na udział w pogrzebie pani Jadwigi Kaczyńskiej. Z tego tytułu chciałbym prosić, żeby chwilowo została przerwana zaplanowana tematyka posiedzenia Komisji. Natomiast chciałbym prosić pana ministra o odniesienie się do informacji, którymi jesteśmy bardzo mocno bombardowani od samego rana. Otóż w piątek od godziny 7 do 9 został zapowiedziany strajk na kolei. Wskazane przyczyny strajku są w niektórych miejscach dość bulwersujące.

Po pierwsze, mimo zapowiedzianego na dzień 25 stycznia spotkania negocjacyjnego, we wszystkich spółkach kolejowych rozpoczęto zbieranie podpisów pracowników, tak zwanych lojalek, odnośnie strajku. Jest to działanie do tej pory niestosowane w takich przypadkach, gdyż narusza prawa pracownicze.

To jest jedno. A po drugie, prowadzone negocjacje odbiegają od tego, co miało miejsce w ciągu ostatnich dwudziestu lat. W negocjacjach nie uczestniczy żaden z członków zarządu ani PKP SA, ani innych spółek kolejowych. Mediatorem ze strony administracji, ze strony jakby rządowej, bo w końcu mamy do czynienia z przedsiębiorstwami rządowymi, jest pełnomocnik upoważniony do spraw dialogu społecznego, który właściwie w takiej sytuacji, w trakcie negocjacji nie ma żadnych kompetencji do podejmowania jakichkolwiek decyzji. Więc prowadzi sprawy w ten sposób, że strona związkowa potwierdziła, przynajmniej według relacji, które do mnie dotarły, że traktowani są trochę nie jak partner społeczny. Związkowcy nie czują się partnerem społecznym dla zarządu spółki, bo zarząd nie prowadzi z nimi w ogóle żadnych rozmów, żaden zarząd.

Trzeba wyraźnie powiedzieć, że ta praktyka jest praktyką niedopuszczalną. Oczywiście, każdy zarząd może wystawić pełnomocnika do różnych rzeczy, ale w sytuacjach grożących takimi konsekwencjami, to jest niedopuszczalne. Do tej pory nie mieliśmy z czymś takim do czynienia.

Trzecia rzecz, która się z tym wiąże. Mimo iż mówimy, że stroną są zarządy spółek, to medialnie stanowisko osobiście zajmuje minister. Dzisiaj o 7.30 osobiście pan minister wypowiadał się w mediach, że rząd formalnie nie jest stroną sporu, tylko stroną są niby zarządy. Ale minister przyznaje w mediach, że zarządy w tym momencie działają według jego instrukcji i on jest twardy i nie ustąpi. Panie ministrze, jeżeli w mediach nie wypowiada się prezes zarządu PKP SA, jako osoba kompetentna do spraw biletów i ulg i który jest stroną w sporze, to w końcu wy siadajcie do negocjacji, bo to on właściwie desygnuje do innych spółek swoich przedstawicieli. Swoimi uchwałami zarząd PKP SA desygnuje swoich przedstawicieli do zarządów wszystkich kolejowych spółek przewozowych.

Z drugiej strony minister przyznaje, że to on decyduje o tym, kto jest w zarządzie i to on decyduje o tym, kto może zabierać głos. A więc powstaje dualizm i w pewnym sensie w ten sposób przyznajecie się państwo, jako ministerstwo, do ręcznego sterowania tym co się dzieje na PKP. Jest to unikanie wzięcia odpowiedzialności za to, że sytuacja na kolei zmierza w kierunku strajku. Przedstawiciele załogi są zbulwersowani taką sytuacją, która zresztą jest związana z odebraniem ostatniej ulgi.

Ze strony ministerstwa głosi się, że pracownicy na kolei w tej chwili posiadają przywilej a ostatnią rzeczą są ulgi przejazdowe dla emerytów i ich rodzin. Zresztą są one stosowane przez innych różnego typu przewoźników, jak na przykład przez MZK. Wiele spraw socjalnych jest także stosowanych w firmach prywatnych, jest to jakby rzeczą normalną w zależności od tego, jaka jest sytuacja. Więc, nie można mówić o jakiś wielkich ulgach na kolei i innych rzeczach. Nie można w tym momencie społeczeństwa oszukiwać.

Chciałbym usłyszeć jakie jeszcze wielkie uprawnienia posiadają kolejarze, bo jako członek Komisji Infrastruktury tego sobie nie uświadamiam, poza rzeczami, o których mówiłem. Stąd potrzebna jest nam informacja ku czemu to prowadzi i czy mamy się rzeczywiście spodziewać, że w piątek od godziny 7 do 9 nie będą kursowały pociągi. Bo to jest poważna sprawa. Trzeba wcześniej ludzi uprzedzić. Jeżeli związki zawodowe zapowiedziały strajk na kolei, to znaczy, że musi być przygotowana komunikacja zastępcza. Dzisiaj mamy środę a piątek jest już pojutrze, proszę państwa. To jest także pytanie skierowane w jakiś sposób do Urzędu Transportu Kolejowego, który odpowiada za nadzór, za bezpieczeństwo, za to wszystko. Czy są robione jakieś przygotowania w związku z zapowiedzią strajku? Co się dzieje, aby zabezpieczyć porządek, jeżeli formalnie strajk został zapowiedziany?

Uważałem, że na początku dzisiejszego posiedzenia Komisji pan minister sam z siebie powinien posłom udzielić takich informacji, bo przecież my w pierwszej kolejności będziemy o te rzeczy pytani i będziemy musieli zająć stanowisko. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Porządek dzienny był tak skonstruowany, że nie udzieliłem głosu panu ministrowi. Więc proszę nie mieć o to pretensji do pana ministra.

Czy w tej sprawie jeszcze ktoś z pań i panów posłów chciał zabrać głos? Rozumiem, że akurat w tej sprawie nie ma zgłoszeń.

Panie ministrze, proszę bardzo.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jesteśmy również zaskoczeni deklaracją organizacji związkowych z wczorajszego popołudnia o organizacji w piątek strajku ostrzegawczego. Tym bardziej, że jest to w sprzeczności z ustaleniami, które mówiły, że 25 stycznia miały być kontynuowane rozmowy na temat zasad przejazdów ulgowych. Nie jesteśmy rzecznikami organizacji związkowych, więc nie będziemy się wypowiadać na temat przyczyn ogłoszenia takiej decyzji, bo tylko oni znają te przyczyny.

Natomiast z naszego punktu widzenia jest chyba ważne, żeby przedstawić meritum sprawy. To znaczy, że dotychczasowe ustalenia przyjęte w trakcie negocjacji trwających już dość długo, są bardzo korzystne dla pracowników spółek kolejowych. Przede wszystkim utrzymano zasadę ulgi 99%, co jest bardzo ważne. Co więcej, zakres stosowania ulgi został rozszerzony, bo rozszerzony został krąg przewoźników, którzy zgodzili się przystąpić do tego systemu. W poprzednim roku pracownicy kolejowi nie mogli korzystać na przykład z pociągów spółki Koleje Wielkopolskie. Teraz Koleje Wielkopolskie znalazły się w systemie. Proszę więc zwrócić uwagę, że swoboda przemieszczania się pracowników kolejowych została znacząco powiększona.

Natomiast mamy świadomość, że strona związkowa z trudem akceptowała zasadę, że przy zachowaniu 80-procentowej ulgi dla emerytów, jest pewne współpłacenie w wysokości stukilkudziesięciu złotych. Natomiast w toku rozmów zostało zadeklarowane, że emeryci będący w trudnej sytuacji materialnej, mogą liczyć na wsparcie w tym zakresie z funduszy socjalnych swoich byłych pracodawców.

W związku z tym to nie jest tak, że po stronie pracodawców jest ściana. Powiedziałbym raczej, że był bardzo duży stopień empatii. Organizacja strajku w piątek w dniu 25 stycznia, w dniu w którym zapowiadane są temperatury dochodzące nawet do minus 20 stopni, godzi w interes pasażerów. I proszę się nie dziwić, że minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej interesuje się losem pasażerów wzywając do zaniechania strajku w takim momencie. Zważywszy, że w wielu województwach jest to również dzień rozpoczęcia ferii szkolnych.

Zakładam, że zdrowy rozsadek i poczucie służby wśród pracowników kolejowych zwyciężą i strony wrócą do rozmów. Tyle w tej sprawie mam do powiedzenia.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Panie ministrze. Ale to jest już w piątek. A jeżeli będzie strajk? Jakie podejmowane są działania w sytuacji, jeżeli będzie strajk? Od wczoraj o tym wiemy, więc powinien działać sztab kryzysowy i coś w tej sprawie powinno się dziać. Z tego co wiem, żadne działania jeszcze nie zostały podjęte. I to jest niepokojące. Mamy do czynienia z bardzo poważną sytuacją i głos związków zawodowych jest dość zdeterminowany. I to jest kwestia tego typu, że z jednej strony jak powiedział pan minister, jest jasno postawiona sprawa – koniec. W tym momencie są nadal pobierane oświadczenia, „lojalki” od pracowników a więc trwa bardzo mocny nacisk na pracowników. I jest pytanie, w jakim zakresie jest to naruszenie praw pracowniczych? Od rana w poszczególnych firmach kolejowych trwa akcja zbierania oświadczeń.

I jest druga strona medalu, to powoduje, że determinacja związkowców jest mocna. W tej chwili obie strony stoją na swoich pozycjach. Czyli wszystko wskazuje na to, że strajk może mieć miejsce. Chyba, że pan minister jest pewny tego, że zmusicie pracowników do tego, żeby strajku nie było. W takim razie jakie działania będą podjęte?

Bo jeżeli się nie podejmuje żadnych działań związanych z zabezpieczeniem dowozu ludzi do pracy i pewnego systemu podróżowania, to podejmuje się inne działania.

Jednak proszę o jakieś informacje, żebyśmy coś byli w stanie odpowiedzieć jak nas zapytają dziennikarze, jak nas ludzie będą pytali, itd. Posłowie nie są w tych sprawach bierni, są pytani. A nie jesteśmy informowani.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Może jeszcze, panie ministrze, wypowie się przedstawiciel strony społecznej, jest zgłoszenie. I dopiero wtedy pan minister odpowie. Proszę bardzo.

**Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, Motyka Aleksander, przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, członek Konfederacji Krajowych Związków Zawodowych.

Chciałem się odnieść do wypowiedzi pana ministra. Prawdą jest, że trwały rozmowy, ale zostały one wyczerpane przez pracodawców. W dniu 15 stycznia odbyło się spotkanie, gdzie na wniosek pracodawców została ogłoszona przerwa do dnia 25 stycznia. Wniosek był uzasadniony tym, że pracodawcy chcą rozszerzyć zakres ulg z 2009 roku, bo my walczymy o zakres przedmiotowy i podmiotowy ulg z 2009 roku, kiedy pociągi spółki Przewozy Regionalne jeździły po województwie śląskim, po województwie wielkopolskim i po województwie dolnośląskim. I pracodawcy zdeklarowali, że do 25 stycznia zostanie podpisane porozumienie z Kolejami Śląskimi i z Kolejami Wielkopolskimi.

Panie ministrze, nieprawdą jest, że zakres ulg został poszerzony o Koleje Wielkopolskie. Mam przed sobą „lojalki” rozdawane pracownikom, gdzie jest wyraźnie wymienione, które spółki kolejowe znajdują się w systemie ulg. Jest tam spółka Intercity, są Koleje Mazowieckie i PKP SKM w Trójmieście oraz Warszawskie Koleje Dojazdowe w Warszawie. Nie ma wśród nich spółki Koleje Wielkopolskie, to jest nieprawda.

Panie przewodniczący, decyzja o strajku ostrzegawczym zapadła w dniu wczorajszym. Strona społeczna w dobrej wierze wyraża zgodę na przerwę w negocjacjach i oczekuje porozumień. Tymczasem pracodawcy pod osłoną nocy, w piątek zaczynają rozsyłanie deklaracji po zakładach pracy. Pierwsze zbieranie podpisów pod deklaracjami zaczęło się w spółce PKP Cargo, potem w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe oraz w spółce PKP Intercity. Po prostu wzywa się pracowników i daje im „lojalki” do podpisu. I albo pracownik godzi się na ulgi, albo nie.

Wczoraj po południu były prowadzone rozmowy z udziałem mediatora, pana premiera Longina Komołowskiego. Niestety, rozmowy do niczego nie doprowadziły. Pracodawcy nie wycofali „lojalek”. Dlatego jest taka decyzja. Strona związkowa naprawdę jest już zdeterminowana. Dość oszukiwania związków zawodowych na kolei. Bo niestety, związki zawodowe oszukuje się przy stole a pod stołem prowadzi się inną grę.

Mało tego. Chciałem powiedzieć co znaczą ulgi 99%. Jaka to jest ulga? To jest wirtualna ulga. Dam przykład. Panie i panowie posłowie dojeżdżają do Warszawy ekspresami z Krakowa i Katowic. Jeżeli wykupuję bilet 1- procentowy i za ten 1% w pociągu Intercity na trasie z Krakowa do Warszawy płacę 19 złotych plus miejscówka, to jaka to jest ulga? A pełna cena biletu w pierwszej klasie wynosi 110 złotych.

Trzeba sobie uczciwie powiedzieć, 1% to jest wirtualna ulga. Pracownicy kolejowi płacą za przejazd na krótkich odcinkach 100% lub 80% ceny biletu. Na dłuższych odcinkach płacą w granicach 50-60%. Tyle, dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Jeszcze jedno.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Jeszcze jedna uwaga, proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Panie ministrze. To jest kwestia kosztów i też kwestia zastanawiania się i wchodzenia w konflikt. Dlatego, że na początku roku z tytułu wykupywania ulg przez emerytów kolejowych i pracowników, wpływało w sumie do firm kolejowych kilkadziesiąt milionów złotych. Ci emeryci i pracownicy korzystają najczęściej z pociągów w godzinach, kiedy te pociągi nie są zbyt obciążone, są to różnego typu wyjazdy. Znaczna ich część ma za punkt honoru posiadanie legitymacji, że do ulg mają prawo, chociaż niekoniecznie z tych ulg korzystają.

Z racji tego, że emeryci i pracownicy kolejowi korzystają z ulg, nie trzeba uruchamiać żadnych dodatkowych pociągów. Nigdy nie mieliśmy sygnałów, poza okresami świątecznymi, że pociągi są przeciążone pasażerami. Kwestia jest taka, że z tego tytułu kolej pozbywa się wpływów w kwocie kilkudziesięciu milionów złotych. Tak naprawdę, większość tych ludzi nie będzie jeździła przy pełnej odpłatności biletów i nie da kolei wpływów. Czy zostały zrobione przez kogoś jakieś sensowne analizy, które by potwierdziły, że z tego tytułu spółki kolejowe zyskają a nie stracą? Bo według mojej wiedzy, a cokolwiek na tym się znam, spółki kolejowe na tym finansowo stracą. Stąd pytanie dlaczego jest taki nacisk na to, żeby zarządy spółek prowadziły negocjacje w takim kierunku, żeby na tym finansowo stracić?

Początek roku w każdej firmie jest bardzo trudny i te kilkadziesiąt milionów złotych rozłożone z tego tytułu na poszczególnych przewoźników były na początku roku niezłym zastrzykiem finansowym, którego w tej chwili nie ma. I tych pieniędzy po prostu nie ma. I uprawnienia do ulg nie będą wykupione a były wykupywane na cały rok. Ale na jeden miesiąc uprawnienia do ulg wykupiłoby niewiele osób.

Nie ma uzasadnienia dla takich działań. Od nikogo jakoś nie mogę się dowiedzieć, ile zarabiają spółki kolejowe, likwidując te ulgi.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chce się odnieść do tej wypowiedzi? Proszę.

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Pierwsza sprawa. Pan przewodniczący Tchórzewski pyta o przygotowania ze strony rządowej. Proszę nas zrozumieć. My się oczywiście przygotowujemy na różne scenariusze, natomiast nie zamierzamy ułatwiać pracy działaczom związkowym. W związku z tym proszę mnie zwolnić z odpowiedzi na pytanie, jakie działania przygotowujemy, żeby zminimalizować skutki strajku.

Natomiast, jeżeli chodzi o to co powiedział pan przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP. Jeżeli chodzi o zakres przedmiotowy i objęcie ulgami przejazdów na terenie działania poszczególnych przewoźników, to ten zakres ma się znacząco zwiększyć. Powiedziałem o Kolejach Wielkopolskich, ale również Koleje Śląskie znajdą się w tym systemie. Proszę zwrócić uwagę, że możliwość poruszania się kolejarzy będzie wtedy dużo, dużo większa.

Zgadzam się, że 99% ulgi jest obarczone pewną dodatkową zasadą, że cena biletu nie może być niższa niż cena minimalna. Stąd wynikają problemy, o których słyszymy, że pojedynczy przejazd kosztuje dwa a czasami sześć złotych, a w przypadku ekspresu jest już to kilkanaście złotych. Ale to nie jest nic nowego, kolejarze na coś takiego uskarżają się od dawna. Ale taka zasada obowiązywała również wcześniej i to prawie od lat dziesięciu.

Chciałbym jeszcze jedną rzecz podjąć. Niezrozumiałe jest dla nas oskarżanie strony rządowej o to, że nie chce porozumienia. To nikt inny jak ta zła strona rządowa zachęcała przewoźników samorządowych, żeby przyłączyli się do systemu honorowania ulg. Jeżeli ktoś powie, że jest to ręczne sterowanie – ok, my się tego nie wstydzimy. Zachęcaliśmy prezesów kolejowych spółek przewozowych, żeby honorowali te ulgi. Czynienie nam z tego powodu zarzutu uważam za nieuczciwe. I tylko tyle chciałem powiedzieć.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Swoją drogą my też powinniśmy się zastanowić nad tym, zresztą mówię to po rozmowie z panem przewodniczącym Tchórzewskim, żeby może wprowadzić takie rozwiązania, które będą zobowiązywać przewoźników, wszystkich przewoźników, bo przecież mogą

być następni, do uczestnictwa w systemie ulg kolejowych. W tej chwili nie mogę powiedzie czy w tej kwestii może być podjęta jakaś inicjatywa, musimy to przeanalizować. Ale myślę, że pomysł naprawdę wart jest przemyślenia i zastanowienia. Mówię tak, bo jakby to było możliwe, w tej sprawie mógłby się pokazać jakiś projekt komisyjny.

Proszę bardzo, pan przewodniczący; proszę.

**Przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność" Wiesław Pełka:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Pan minister Massel oczywiście mówił prawdę, że być może będzie w porozumieniu uczestniczyło więcej podmiotów czyli przewoźników. Tylko przepraszam bardzo, spółka Koleje Wielkopolskie powstała na terenie Wielkopolski. Czy Wielkopolska nie była w Polsce? W 2009 roku jeździły tam pociągi spółki Przewozy Regionalne a kolejarze jeździli po całej Polsce na sieci PKP, która obejmowała także Wielkopolskę. A teraz mamy taki wyłom.

Nie wiem czy spośród pań czy panów posłów jest ktoś z kujawsko-pomorskiego, gdzie jeżdżą pociągi prywatnej spółki Arria? Spółka ta absolutnie nie wchodzi w porozumienie w sprawie ulg kolejowych i kolejarze płacą pełne bilety. Jest to już poza siecią PKP, chociaż oczywiście tak nie jest, bo Polskie Linie Kolejowe utrzymują tam sieć kolejową a po niej jeżdżą pociągi całkowicie prywatnej spółki Arriva.

Sprawa strajku. Nie jest to taka prosta sprawa. Oczywiście, nie może być zaskoczenia ze strony trudno powiedzieć rządowej, bo oczywiście my nie negocjujemy ze stroną rządową, tylko z przedstawicielem Związku Pracodawców Kolejowych. Ale przewodniczący Związku Pracodawców Kolejowych jest przedstawicielem zarządów spółek kolejowych i trudno powiedzieć, czy w tym momencie jest on przedstawicielem rządu.

Oczywiście, bardzo się cieszymy, że rząd się zaangażował wspierając sprawę w Kolejach Wielkopolskich. Z tego co wiem, spółka ta podpisała porozumienie. Być może także podpiszą je spółki Koleje Śląskie i Koleje Dolnośląskie.

Przepraszam, ale to nie nasza wina. Myśmy mówili, że usamorządowienie pasażerskich kolejowych przewozów regionalnych jest złym ruchem. Powstanie kolejnych samorządowych spółek samorządowych jest tego efektem, to zrobił rząd i ten ruch zrobił ten rząd nie dokładnie tej kadencji, ale poprzedniej. I dlatego mamy dzisiaj takie kłopoty.

A odnośnie strajku. Przepraszam, w grudniu przeprowadziliśmy referendum. Mimo zapowiedzi ministra Nowaka, nie zrobiliśmy na kolei strajku ostrzegawczego ani przed świętami ani w święta, chociaż mieliśmy do tego pełne prawo, ponieważ nie realizowano naszych postulatów złożonych w sporze zbiorowym. Przeszliśmy negocjacje i doszliśmy do mediacji. W dobrej wierze zgodziliśmy się na przesunięcie dalszych rozmów z 15. stycznia na 25. wierząc, że w tym czasie pracodawcy zrobią pewne ruchy w kierunku porozumienia. I co zrobili? Oczywiście, zaczęli wymuszać na pracownikach złożenie deklaracji z jakich biletów będą korzystać.

Pracownicy jeszcze nie wiedzą, czy do systemu ulg wejdą Koleje Wielkopolskie, na deklaracjach nie mówi się o tej spółce. Nie ma na nich także spółki Koleje Śląskie. I jak w tej sytuacji mają się zachować pracownicy? Jeżeli zdecydują, że nie będą korzystali z ulg na terenie Wielkopolski, to okaże się, że w Ostrowie Wielkopolskim nie mają prawa do takich biletów. Przepraszam bardzo, niektóre spółki kolejowe w ogóle już zamówiły legitymacje służbowe dla pracowników i może się okazać, że za chwilę te dokumenty nie będą ważne.

Były prowadzone nieformalne rozmowy z zarządem PKP i była obietnica, że deklaracje zostaną wycofane, ale do wczoraj nie zostały wycofane. A w wielu zakładach pracy do wczoraj od pracowników żądano definitywnie podpisania deklaracji. Straszono, że jeżeli nie podpiszą deklaracji z jakich kolei chcą korzystać, to w ogóle nie będą mieli prawa do ulg przejazdowych i nie dostaną legitymacji na ulgi.

Więc przepraszam bardzo, uważamy, że zgodnie z ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, druga strona do strony społecznej negocjuje w zlej wierze, ponieważ robi coś, co zostało niezaakceptowane przez obydwie strony. Dlatego jest ogłoszony strajk ostrzegawczy. Oczywiście, jak mówią tenisiści, piłka jest po drugiej stronie. My jesteśmy cały czas gotowi i przygotowani do mediacji. Ale, jak wspominał pan przewodniczący

Tchórzewski, mediator, pan Longin Komołowski, przyjął nasze stanowisko, był przy tym obecny. Od razu mówił, rzeczywiście, że trudno patrzeć na to inaczej po drugiej stronie, jak na działanie w złej wierze.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Rozumiem. Znamy sytuację z różnych punktów widzenia. Oczywiście, nie ma tu przedstawicieli Związku Pracodawców Kolejowych, bo wówczas byśmy mieli kolejny pogląd w tej sprawie. Komisja Infrastruktury też nie jest strukturą, która może zabierać głos. Ale dziękuję wszystkim za informację, bo ona na pewno jest nam potrzebna. I oby jeszcze tych kilka dni wykorzystać do tego, żeby tego strajku nie było. Nikt pewno tego by nie chciał.

Jeszcze jakaś uwaga? Proszę.

**Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałem się odnieść do wypowiedzi pana ministra. Przekażę panu przewodniczącemu na stół aneks nr 1 do wniosku i sam wniosek o wykup ulg, w którym w ogóle nie ma mowy o Kolejach Wielkopolskich. Stan prawny jest na dzień 22 grudnia 2012 roku, kiedy do porozumienia przystąpiła spółka Przewozy Regionalne.

Następna sprawa, co do ceny. Tak, panie ministrze, zgadza się. Tylko niech pan mi powie, dlaczego Przewozy Regionalne dla pracowników spółek Grupy PKP z dniem 1 stycznia podniosły ceny o 150%? O 150% podniosły ceny biletów sieciowych.

I jeszcze jedno, jak ministerstwo się przygotowuje do strajku, jak chce rozmawiać, skoro pan minister Nowak dzisiaj od godziny 7 rano w mediach działaczy związkowych nazywa terrorystami, ponieważ biorą podróżnych za zakładników? Jeżeli rozmawiamy tym językiem, to pierwszym terrorystą jest pan minister Nowak, bo on ogłosił strajk na kolei w Święta Bożego Narodzenia. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Myślę, że mamy pewną wiedzę i informację. Jeżeli państwo będziecie uważali za stosowne, żeby w tej sprawie jeszcze rozmawiać, to myślę, że będzie jeszcze na to czas. W każdym razie będziemy w kontakcie z panem ministrem, bo myślę, że sprawa jest istotna i ważna. Również dziękuję państwu za przekazane mi materiały, które przed chwilą otrzymałem.

Ale mamy też temat dotyczący funkcjonowania spółki PKP Polskie Linie Kolejowe i, oczywiście, również temat dotyczący Urzędu Transportu Kolejowego, o którym mówił pan prezes. Mamy okazję zadać pytania i oczywiście otrzymać odpowiedzi. Więc bardzo bym prosił również skorzystać z tej możliwości.

Otrzymaliśmy pisemny, dosyć szczegółowy materiał dotyczący sytuacji spółki PKP PLK. Państwo macie w nim dane finansowe i wynik finansowy za rok ubiegły. W zasadzie może rozpocznę takim bardzo ogólnym pytaniem, myślę że bardzo zasadnym z punktu widzenia generalnie funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce. Kolej chce wykorzystać wszystkie możliwe środki jeszcze w tej perspektywie finansowej. Na ile sytuacja finansowa spółki może wpłynąć na to, że z wykorzystaniem tych środków będzie problem? I że w 2015 roku powiemy, że jednak nie udało się wykorzystać wszystkich środków. Jak spółka się do tego przygotowuje, żeby tej możliwości, tej szansy nie zmarnować?

Proszę, pan poseł Czerwiński, proszę.

**Poseł Andrzej Czerwiński (PO):**

Chciałbym zacząć od sprawy formalnej. Mam odczucie, że poruszony przed chwilą temat jest naprawdę drażliwy. Wydaje się, że w tej sprawie należałyby się dwa słowa komentarza czy pytania ze strony posłów. Chciałbym zapytać, czy nie będzie dyskusji i możliwości zadania pytań ze strony posłów i odniesienia się do wypowiedzi, które miały miejsce? Kiedy taka dyskusja się odbędzie? Jak to widzi pan przewodniczący?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Jeżeli jest taka potrzeba i pan poseł ma taką potrzebę, to nie ma problemu. Po to jest posiedzenie Komisji. Mamy tu wszystkich tych, do których możemy kierować pytania. Ja tylko przypomniałem tematykę posiedzenia i dlatego sam zadałem takie pytanie. Ale

jeżeli jest jeszcze potrzeba jakiegoś uszczegółowienia czy uzupełnienia, to proszę bardzo. Panie pośle, proszę.

**Poseł Andrzej Czerwiński (PO):**

Sam widziałem podniesione do góry trzy ręce, pierwszą kolegi posła i koleżanki.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo. Proszę doprecyzować pytania. Proszę bardzo. Kto pierwszy? Pan poseł Pietrzczyk? Proszę bardzo.

**Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (PO):**

Z pełną uwagą słuchałem argumentów strony związkowej i jest dla mnie naturalne, że związek zawodowy występuje w obronie praw pracowniczych i to się zgadza. Rozumiem specyfikę działania związków zawodowych. Prawo do strajku jest prawem jak najbardziej ważnym. Natomiast kolejarze zawsze podkreślają swoją misję. W wypowiedziach panów nie usłyszałem o sprawach, które realizowałyby tę misję. Cały czas była tylko mowa o postulatach finansowych. Ok, jak to rozumiem.

Natomiast chciałbym powiedzieć, że również ci, którzy ogłaszają strajk, ponoszą pewną odpowiedzialność za jego skutki dla pasażerów. Dzisiaj słuchałem również rozmowy z panem Leszkiem Miętkiem i od redaktora prowadzącego rozmowę usłyszałem, że szef centrali związkowej, pan Miętek zasiada również w radach nadzorczych spółek kolejowych. Ma to bezpośredni wpływ na to wszystko. I też bym chętnie usłyszał, czy jest to zasiadanie społeczne czy finansowe. Ale nie teraz, bo teraz chodzi o ukierunkowanie naszych rozmów. Bo cały czas gonimy tylko sprawy finansowe.

Stojąc z boku, ale to zupełnie z boku całej sprawy, wydaje mi się, że problem kosztów przejazdów technologicznych jest prosty do rozwiązania na zasadzie pisania delegacji i ponoszenie rzeczywiście kosztów rzeczywistych a nie wyimaginowanych. Bo rozumiem, że wtedy będzie płacone tylko wtedy, kiedy ma miejsce przejazd technologiczny.

Ale to są sprawy na przyszłość. Popieram głos kolegi Andrzeja Czerwińskiego, że do tego tematu powinniśmy wrócić i zacząć rozmawiać o kolei globalnie, logistycznie a nie tylko i wyłącznie w zakresie praw pracowniczych.

Chciałem się podzielić krótką refleksją. Mam bardzo bliski kontakt z przewoźnikami autobusowymi, którzy cały czas zadają mi pytanie, kiedy oni choć trochę będą mieli taką pomoc ze strony państwa, również pomoc unijną, jaką ma kolej? Więc ja odpowiadam, że budujemy również drogi, tak zwane szosy. A oni mówią, że nie o to chodzi. Chodzi o tabor. Jeżeli mielibyśmy choćby połowę tej pomocy co kolej, to byśmy przewozili pasażerów za 25 procent obecnych cen.

I wracam do pasażerów. Oczekuję również, jak każdy z nas, że ministerstwo czy spółki kolejowe, wykażą od godziny 9 do godziny 11 troskę o pasażera. Rozumiem, że prawo do strajku jest prawem niezbywalnym. I oczekuję również rozmowy na temat stanu kolei. Chcę wreszcie usłyszeć jakie mamy propozycje, żeby w naszej kolei zrobić coś dobrego, coś fajnego, coś sympatycznego, coś pożytecznego a nie tylko słyszeć – „pieniądze, pieniądze, pieniądze". Bez przełożenia tego na dobro pasażerów. I może to są twarde słowa, ale uczciwe; proszę zrozumieć. A jeszcze raz powiem – jestem pod naporem przewoźników drogowych, którzy pytają kiedy wreszcie coś dla nas będzie a nie wszystko dla kolei. To są ich słowa, które przekazuję pod rozwagę.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Słuchajcie…Proszę bardzo. Nie komentujemy, każdy ma prawo zabrać głos. Proszę bardzo. Pan poseł Czerwiński, proszę.

**Poseł Andrzej Czerwiński (PO):**

W przeciwieństwie do kolegi Lucjana Pietrzczyka nie bardzo rozumiem argumentów poruszanych na tej sali. Nie chcę być specjalistą, zwłaszcza że jestem bardzo świeżym posłem Komisji Infrastruktury. Wstąpiłem do niej z nadzieją, że to co przed nami jest bardzo ważne i żeby w perspektywie uczestniczyć w pozytywnych zmianach, w budowie nowej marki, nowej infrastruktury kolei. Odbudowy tego, co przez ostatnie lata zostało zniszczone. Jaka była marka kolei przed wojną a jaka jest obecnie, to każdy wie.

Zdziwienie moje po prostu oparte jest na następujących faktach. Pierwszy to ten, iż słyszę, że rząd popełniał błędy, że jest przyczyną zmiany na gorsze. A przecież słyszę i od pana premiera i od pana ministra Nowaka, że rząd szykuje potężne pieniądze inwestycyjne, dziesiątki miliardów złotych na to, żeby zbudować nową sieć kolejową, nowy system, nową jakość. I nie wyobrażam sobie, żeby w nowej jakości, w nowej ofercie, nie znaleźli się również w nowej sytuacji pracownicy tego zakładu, tego przedsięwzięcia, które będzie stworzone. Dobrze funkcjonujące przedsiębiorstwo nie jest nakierowane na jakieś drobne przychody, na przykład przywileje, że ktoś przejedzie koleją, powiedzmy, za jakąś ulgę taką czy taką, tylko powinno być skupione na tym, że pracując solidnie każdy zarobi na to, że będzie miał dostęp do wszystkich rodzajów usług.

I dlatego dziwię się, że również w załodze czy w związkach zawodowych, nie ma wizji przyszłości, którą byśmy mogli osiągnąć w sposób jakiś uporządkowany. Jesteśmy w przededniu budowania pewnego programu opartego na rzetelnym finansowaniu, także na programach unijnych, na otwieraniu nowych korytarzy transportowych. I to są fakty, które już są załatwione właśnie przez ten rząd. Teraz słyszę o jakimś przepychaniu się o drobne pieniądze. I co najgorsze to to, że marka kolei, która mogłaby być odbudowana, znowu runie. W opinii przeciętnego obywatela, który nie ma nigdzie możliwości wykorzystania dominującej roli jakiegokolwiek przedsiębiorstwa po to, żeby mieć jakieś korzyści personalne, powstanie przekonanie, że dyskusja w parlamencie, w rządzie, w firmach skupia się na marginalnym problemie.

Dlaczego na marginalnym? Przyszedłem trochę później na posiedzenie Komisji, ale słyszałem, że pan powiedział, że i tak płacicie za przejazdy kolejowe. Więc jeśli i tak płacicie, to o co tu chodzi? Po prostu wydaje mi się, że dyskusję trzeba przenieść na inną płaszczyznę. Po to, żebyśmy wykorzystali to, co jest przed nami jako szansę do zbudowania bardzo dobrej firmy, jednej, drugiej, dziesiątej. I was również zaangażować do tych zmian. A nie w tak ważnym momencie wkładać kij w szprychy. Bo moim zdaniem jest taka sytuacja: skoro jestem w samolocie ze spadochronem i żegnam się przed skokiem, to mówię pa, pa, a z samolotem niech dzieje się co chce.

Po prostu wydaje mi się, że włączenie się wszystkich stron, strony społecznej, a więc załogi i zarządu spółki i wsparcie twardymi finansami opartymi o budżet państwa, o budżet europejski, prowadzi do dobrego rozwiązania. A każde inne, doraźne działanie po prostu zrujnuje również i PKP. To jest moje zdanie, które wyrabiam sobie od niedawna, bo od niedawna zacząłem szczegółowo czytać dokumenty. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo. Na posiedzeniach Komisji jest taka tradycja, że jak się już posłowie wygadają, to potem udzielam głosu naszym gościom. Chciałem powiedzieć jak się posłowie wypowiedzą, przepraszam panie i panów posłów.

Pani poseł Pierzchała; proszę.

**Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. W zasadzie miałabym skierować pytanie do prezesa UTK, ale ponieważ trwa bardzo gorąca dyskusja wywołana przez najbliższy strajk związków zawodowych, to chciałam tylko dodać jedno. Kolega mówił, że drogowcy bardzo upominają się o pieniądze, natomiast wszystko idzie na kolej. Nieprawda! Kiedyś było tylko 5% środków na kolej a 95% – na drogi. Jeżeli od kilku lat to wyrównujemy, to naprawdę jest to przede wszystkim zasługa tego rządu. Myślę, że generalnie rzecz biorąc, kolejarze to doceniają, bo sytuacja na kolei się znacząco zmienia.

Natomiast mam pytanie do pana prezesa. Dotyczy zatrudnienia. Wiem, że Urząd Transportu Kolejowego zawsze z racji dużej ilości zadań, które na ten urząd zostały nałożone, miał problemy z zatrudnieniem. Chciałabym wiedzieć jak teraz wygląda sytuacja z placówkami pozamiejscowymi? Czy ma pan prezes jakieś braki? I czy jest szansa na to, żeby wszystkie zadania nałożone na urząd będą mogły być rzetelnie, prawidłowo i w czasie wykonywane? Bo wiemy, że tych zadań jest dużo, powstają nowi przewoźnicy i z tego tytułu UTK ma naprawdę potężne problemy. Czy jest szansa na ta, żeby po prostu pan prezes w jakiś sposób to regulował?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy są następne zgłoszenia? Proszę.

**Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (PO):**

Gwoli wyjaśnienia. Nie mówiłem o infrastrukturze kolejowej i drogowej, tylko mówiłem o problemach, które zgłaszają przewoźnicy, nazwijmy ich przewoźnikami autobusowymi. Moja uwaga dotyczyła raczej nakładów na tabor, bo o tym żeśmy w istocie precyzyjnie mówili. I tylko tyle chciałem wyjaśnić.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, tylko prosiłbym o krótkie wypowiedzi.

**Przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „S" Wiesław Pełka:**

Przepraszam, chodzi o to, co mówił pan poseł Czerwiński. Bo sprawa rzeczywiście jest bardzo interesująca. Przepraszam, ale chyba nieuważnie mnie słuchano. Wyniki referendum poznaliśmy na początku grudnia. I trudno zarzucać nam złą wolę. Tym bardziej, że jak mówią państwo posłowie, chodzi nam praktycznie nie o przywilej. Bo trzeba sobie jasno powiedzieć; ci co z koleją mieli do czynienia to wiedzą, uprawnienia do ulgowych przejazdów kolejarze mieli dlatego, że mieli bardzo niskie pensje. I w pewnym momencie była to rekompensata za te niskie pensje. Bo każdy chyba wie, o czym nie tak dawno żeśmy mówili, że w tej chwili co prawda niewiele, ale pensje skoczyły. Bo skoczyły, nie ma się co oszukiwać, że nie. Ale jak kiedyś uposażenie zasadnicze na kolei wynosiło 1200 złotych czy 1110 a najniższa pensja 950 złotych, to przepraszam bardzo. Oczywiście, były pewne dodatki, ale to była rekompensata. To nie jest żaden przywilej.

Naprawdę, krew się we mnie burzy jak słyszę naszego ministra infrastruktury, który nie mając zielonego pojęcia mówi o rozdętych przywilejach kolejowych. Przecież on, gdyby je połknął, to nawet by nie poczuł. Oczywiście, on jest bardzo przystojnym facetem, ale nie poczułby gdyby połknął te przywileje, bo ich nie ma. To jest tylko pijar i mówienie o rzeczach, których nie ma.

A teraz – że my nie chcemy rozmawiać. Państwo posłowie, przepraszam bardzo. Miał być tak zwany szczyt a był szczycik kolejowy pod auspicjami pana ministra. Wypracowane zostały pewne rzeczy. Bardzo chcę porozmawiać o strategii. Chcę porozmawiać na posiedzeniu Komisji o własności infrastruktury, bo o tym trzeba decydować. Tego wymaga od nas Unia Europejska. Związki domagają się realizacji dyrektywy unijnej, żeby infrastruktura kolejowa była państwowa. Domagamy się umowy między państwem a zarządcą infrastruktury na temat utrzymania tej infrastruktury w jakimś standardzie.

Oczywiście, chcemy o tym rozmawiać, tylko przepraszam, to rząd wrzuca nam temat zastępczy – ulgi przejazdowe. I proszę – oczywiście, środowisko jest zbulwersowane wypowiedziami o przywilejach i tym, o czym mówił pan przewodniczący Tchórzewski. Niby są to ostatnie ulgi przejazdowe. Przepraszam, na kolei są ludzie, emeryci, którzy przepracowali na kolei dużo więcej lat niż ma pan minister. I po tylu latach nie będą mieli prawa do bezpłatnego raz w roku przejazdu do sanatorium, żeby się podleczyć. A tak się mówi.

Kolejna rzecz. Przecież to jest oszukaństwo. Emeryt musi zapłacić 140 złotych, żeby miał prawo do ulgi. I te pieniądze trzeba zapłacić w styczniu. Ktoś mi mówi, że jest to tylko 12 złotych miesięcznie. Dobrze, ale czy nie można tej kwoty rozłożyć na miesiące? Jak emeryt będzie chciał jechać w danym miesiącu, to zapłaci 12 złotych. Ale nie, ma zapłacić 140 złotych na początku roku. Ma 1000 złotych emerytury, z której ma zapłacić 140 złotych za uprawnienie, które może wykorzysta a może nie. Czy to jest uczciwe wobec tych, którzy przepracowali na kolei 40 lat?

Mamy dokumenty na to, kto dawał uprawnienia do ulgowych świadczeń – marszałek Piłsudski. Nie zabrał ich Hitler, Stalin. A teraz za Rzeczypospolitej wolnej usiłuje się odebrać ten ostatni bastionik, w dodatku wrzucając nas w takie sytuacje, że musimy się przed posłami tłumaczyć, że chcemy spełniać swoją misję. Chcemy spełniać swoją misję, nie ogłaszać strajków. Ta sprawa w ogóle nie powinna wyjść poza kolej, gdyby nie buńczuczne zapowiedzi, że my wszystko wyrównamy. I, rzeczywiście, jest nam wstyd.

Jeździmy po Europie. Przede wszystkim sprawa tych ulg. Na co są wykorzystywane ulgi przejazdowe na przykład w BRC? Jestem z PLK. Przejazdy technologiczne są wyko-

rzystywane w pracy i do pracy, bo oczywiście pracownicy do niej dojeżdżają. Za dawnych czasów, kiedy dużo mniej się zarabiało i ulga wynosiła ileś tam, żeśmy sobie tak żartowali, żeby sobie dorobić do pensji, weź sobie wolne i pojedź dwa razy do Szczecina. W ten sposób doliczyć sobie do pensji, że skorzystałeś z ulgi, bo bilet do Szczecina i z powrotem sporo kosztuje. W ten sposób przynajmniej jakoś wykorzystałeś praktycznie kolej, jakbyś więcej zarabiał. Ale to jest śmieszne. Przecież nikt nie bierze urlopu po to, żeby jeździć koleją. Zresztą, jak państwo jeździcie koleją, to wiecie, że podróżowanie w niektórych pociągach, to jest średnia przyjemność. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Jerzy Oleszak:**

Przepraszam. W zasadzie miałem się nie odzywać, ale – niestety – pan poseł mnie trochę sprowokował. Powiem tak. Jeśli pan poseł jest troszkę mało zorientowany, to proszę się nie wypowiadać na temat pracy związków zawodowych i dbałości o interes firmy. Pan minister Massel może potwierdzić, to związki zawodowe biorą udział w komisjach bezpieczeństwa, to związki zawodowe współpracują ściśle z Urzędem Transportu Kolejowego przy unifikacji przepisów i instrukcji kolejowych. To związki zawodowe występowały o kontrole niektórych przewoźników ze względu na ewidentne łamanie przez nich prawa i stwarzanie zagrożenia dla bezpieczeństwa, zdrowia i życia pasażerów – również pana, jak pan poseł podróżuje pociągiem. Jeden z tych wniosków zakończył się poważnymi konsekwencjami dla przewoźnika.

Więc proszę, panie pośle, nie szafować słowami i nie oskarżać, że związki zawodowe tylko ciągną do siebie, bo tylko dla siebie chcą kasę.

I tak na podsumowanie. Panie pośle, mogę z tej ulgi zrezygnować. Dajcie mnie, jako kolejarzowi, zarobić tyle, ile zarabia na przykład mój odpowiednik, dyżurny ruchu, w Kolejach Niemieckich i będzie super. Bo my niejednokrotnie się odnosimy do kolei na Zachodzie. Chcielibyście państwo mieć kolej szybką jak w Japonii, bezpieczną i zorganizowaną jak w Niemczech. I najlepiej, żeby to wszystko kolejarze sfinansowali z własnej kieszeni. I wtedy byli byście zadowoleni.

A pieniążki na tabor samochodowy…Coś tu jest chyba nie tak. Proszę sobie sprawdzić cyfry, ile produktu krajowego brutto w Niemczech idzie na infrastrukturę kolejową a ile przekazujecie na nią w Polsce. Proszę sprawdzić, panie pośle, dlaczego zatrzymały się niemal wszystkie inwestycje kolejowe, które zostały rozpoczęte 2-3 lata temu również za kadencji tego rządu. Niech pan tam wniknie, niech pan tam się najpierw zorientuje a później proszę rzucać oskarżenia w stronę związków zawodowych.

Na koniec, mogę z tej ulgi zrezygnować…

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę…

**Wiceprzewodniczący ZZ Dyżurnych Ruchu PKP Jerzy Oleszak:**

Dokończę tylko…Niech pan poseł również zrezygnuje z uprawnienia do bezpłatnych przejazdów kolejami I klasy i będzie wtedy wszystko grało. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Tylko jedno wyjaśnienie. Jeżeli chodzi o tabor, to doskonale wiemy, czy jest to tabor samochodowy czy kolejowy, tego nie notują spółki kolejowe czy też spółki samochodowe. Muszą sobie same tabor kupować, nie ma żadnych dotacji. Doskonale o tym wiemy. Ostatnio rozmawialiśmy o tym z panem ministrem Masselem czy jest możliwość wspierania zakupu taboru kolejowego ze środków europejskich. Ale to jest inna kwestia.

Proszę bardzo, pan poseł Czerwiński.

**Poseł Andrzej Czerwiński (PO):**

Nie dziwię się trochę zdenerwowaniu przedmówcy, bo wiem i rozumiem, że zmiany, które nadchodzą mogą denerwować szczególnie tych, nie mówię to do pana, którzy dobrze sami wiedzą, że mogą być zagrożeni zmianami na kolei. Bo jeśli ktoś wie, że jest pożyteczny i, że wykonuje pożyteczną robotę, to również wie, że zmiany mogą go dotknąć

tylko pozytywnie. Więc nie przyjmuję nawet tych złośliwości odnośnie diety i moich przejazdów kolejowych, bo jest jak jest. I wcale nie chcę przyjmować inwektyw osobiście. Ale generalnie jest pan naszym gościem, więc trudno, żebyśmy jako gospodarze mówili, że pan się zachowuje tak czy inaczej.

Ja tylko chciałbym podkreślić raz jeszcze. Spróbujemy razem wyznaczyć cele najważniejsze. I jeśli pan przyjmuje za cel, żeby pana uposażenie było takie jak naczelnika czy kogoś w Niemczech, to spróbujmy określić warunki dojścia do tego celu. Jeśli budżet pana firmy będzie pozwalał na to, to nikt panu tych pieniędzy nie zabierze. Ale z tego co wiem, bo może mi pan zarzucać niewiedzę, bo podkreślam, że od niedawna się tym zajmuję, sytuacja finansowa ogólnie Grupy PKP nie jest taka, że można teraz dzielić pieniądze na wypłaty.

To jest może przesłanie również do panów związkowców, żebyśmy spróbowali na pewnych zasadach, jak się mówi teraz po brukselsku, ustalić mapę drogową dojścia do tego, żeby pan czy panowie zarabiali tyle co pracownicy Kolei Niemieckich. Wiem, że to nie będzie jutro i pojutrze, ale jeśli będzie na kolei strajk jeden, drugi, trzeci o, moim zdaniem, drobne rzeczy, to do niczego wspólnego nie dojdziemy.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Pietrzczyk, proszę bardzo.

**Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (PO):**

Rzeczywiście, proszę zwrócić uwagę, że ja nie podważałem pana kompetencji ani przez chwilę. Pan to uczynił, myślę, że niepotrzebnie, zupełnie niepotrzebnie.

I gwoli informacji tylko jedno zdanie, proszę wierzyć, że bardzo, ale to bardzo rozumiem i znam specyfikę działalności związkowej.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Mieliśmy również pytania do pana prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i jedno pytanie do pana prezesa Paszkiewicza. W zasadzie pan prezes Dyl miał możliwość wypowiedzi a pan prezes Paszkiewicz nie miał. Więc może najpierw dajmy szansę panu prezesowi Paszkiewiczowi. To było bardzo ogólne moje pytanie. Niestety, nie było innych pytań. Mogę zadać jeszcze kilka innych pytań. Bo na przykład jak państwo mówicie o przyszłości i o relacjach strony społecznej na przykład w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, to spółka ta jest przed pewnymi zmianami organizacyjnymi. O tym się głośno mówi, kolejarze o tym mówią. Oczywiście, zarząd spółki też się nad tym zastanawia jak to zrobić. I to też jest element, który spowoduje na przykład taką sytuację jak później będzie wyglądała kolej gdzieś tam w terenie, w Nowym Sączu, w Stróżach, Żurawicy, w Poznaniu czy w Kielcach, czy oczywiście na Śląsku. Tu patrzę na panią poseł Pierzchałę.

To jest bardzo ważne dla tych ludzi i słusznie, że jest ważne. Decyduje się przyszłość ich miejsc pracy, przyszłość pewnych inwestycji, itd. I przyszłość Polskich Linii Kolejowych, o której pewnie w następne kadencji Sejmu będzie się mówić coraz więcej. Bo tak jak powiedział pan przewodniczący „Solidarności", PKP PLK pewno w końcu będzie w całości własnością państwa. W przygotowanej dla Komisji informacji na ostatniej stronie mamy wykres, który pokazuje, jakie obecnie są udziały właścicielskie w tej spółce. Dlatego Sejm będzie o tym dyskutował a nie będzie dyskutował o przewoźnikach, którzy pewnie z czasem, czy to poprzez giełdę, czy w innej formule, czy poprzez to, że powstaną nowe firmy przewozowe, będą z naszych torów korzystać.

Proszę, panie prezesie.

**Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Remigiusz Paszkiewicz:**

Dzień dobry. Szanowni państwo. Pytanie zostało zadane bardzo ogólnie, ja też chciałbym także bardzo ogólnie na nie odpowiedzieć i też zasygnalizować dwa czy trzy szczegóły, żeby pokazać państwu jak sytuację firmy widzi zarząd Polskich Linii Kolejowych, co zrobiliśmy szczególnie w zakresie inwestycyjnym, o którym tak szeroko się mówi. Ale powiem również o pewnych przygotowywanych zmianach w naszej firmie.

Otóż Polskie Linie Kolejowe mają dość niestandardową sytuację i to już od dłuższego czasu. Co to znaczy? Mamy z jednej strony kiepski stan finansów w zakresie kosztów operacyjnych, funkcjonowania tego, co możemy uzyskać jako przychody w zakresie sta-

wek. I tutaj grozi nam od czasu do czasu utrata płynności finansowej. Z drugiej strony mamy ogromną nadpłynność finansową w zakresie inwestycyjnym. W normalnych firmach jest tak, że można pieniądze zbilansować w zależności od momentu, w jakim wydatki zostały poniesione na zadania inwestycyjne. W naszym przypadku tego robić nie możemy, bo zarówno pieniądze, które otrzymujemy w ramach dotacji utrzymaniowej, czy z Funduszu Kolejowego, jako pieniądze na inwestycje, to wszystko są pieniądze znaczone. Możemy je wydawać tylko na określone cele opisane albo jako zadania inwestycyjne, albo prace utrzymaniowe czy prowadzenie ruchu kolejowego.

System stawek jaki obowiązuje nas przede wszystkim, pokrywa nam tylko część tak zwanych kosztów kwalifikowanych. W związku z czym muszę powiedzieć, że ze środków własnych, których firma nie ma, w ostatnich pięciu latach dofinansowaliśmy polską kolej czy polski rynek kolejowy na kwotę pół miliarda złotych. Bo tak mniej więcej sumują się niepokryte przychodami spółki różnego typu niekwalifikowane koszty operacyjne naszego przedsiębiorstwa.

Ale wracając też do pytania pana przewodniczącego, pytania ukierunkowanego na program inwestycyjny. Proszę państwa, w ostatnich kilku miesiącach ubiegłego roku mocno przyspieszyliśmy jeśli chodzi o poprawę w zakresie przechodzenia przez pewne formalne kroki związane z prowadzeniem inwestycji. Podpisaliśmy, a mówię o podpisaniu kilku dużych umów dla projektów inwestycyjnych, umowy wykonawcze, jak i umowy na dofinansowanie. Z tymi ostatnimi firma miała do tej pory troszkę problemów, mieliśmy sporo opóźnień.

Realizując pewien dodatkowy pomysł, naszym zdaniem bardzo dobry, na wykorzystanie środków europejskich, przygotowaliśmy i w zasadzie przeprowadziliśmy już postępowania przetargowe na cały pakiet rewitalizacji, o którym było tak głośno mniej więcej rok temu. Inwestycje te zostały wprowadzone do programu i w tej chwili znajdują się w projekcie procedowanego na poziomie Rady Ministrów wieloletniego planu inwestycji kolejowych. Już ogłosiliśmy przetargi na rewitalizację, na część zadań przetargi już rozstrzygnęli. Teraz czekamy tylko na zapewnienia finansowania ich realizacji ze strony Ministra Finansów. Z tego co jest mi wiadomo z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, rozmowy są zaawansowane. Jak tylko dostaniemy zapewnienie finansowania na poszczególne projekty, to podpiszemy umowy. Dla części projektów wykonawcy są już wybrani.

Teraz jest jeszcze inna kwestia. Ktoś wspomniał o tym, że część projektów inwestycyjnych stoi. Proszę państwa, trzeba pamiętać, że perspektywa finansowa dla projektów inwestycyjnych rozpoczęła się w 2007 roku, czyli jesteśmy w szóstym roku realizacji programu. Moim zdaniem, dla dużej części programu pięć lat zostało zmarnowanych. Znaczy zmarnowanych w tym sensie, że od samego początku część projektów była źle prowadzona i źle przygotowana, szczególnie od strony dokumentacyjnej.

Mam na myśli nie tylko studium wykonalności projektów, czy potem jakiś formalności związanych z zawieraniem kontraktów na niskich wycenach, które w normalnym świecie biznesu nazywają się po prostu cenami dumpingowymi. Myślę również o formalnościach związanych z regulacjami własnościowymi gruntów, bo duża część inwestycji to są tak zwane projekty modernizacyjne. Wiążą się one oczywiście z koniecznością pozyskiwania zarówno gruntów, jak i różnego typu pozwoleń. Więc chodzi również o obszar rzeczy nieuregulowanych.

Możemy podać przykłady z różnych miejsc Polski, gdzie wystąpiło wiele takich sytuacji, kiedy na przykład mapy geodezyjne były zupełnie niezgodne ze stanem faktycznym na gruncie. Powodowało to, na przykład, konieczność uchylania wcześniej już wydanych pewnych decyzji administracyjnych, które miały pomóc w przyspieszeniu realizacji inwestycji. Okazało się, że te decyzje z mocy prawa są nieważne albo trzeba je było uchylać ze względu właśnie na niezgodność dokumentacji ze stanem faktycznym.

Ale to jest bolączka innych części funkcjonowania państwa polskiego, to są również pewne zaszłości związane z brakiem nowoczesnych narzędzi w zakresie geodezji gruntów i rejestrów. Ale to też są przykłady powodów, dla których mamy różnego typu formalne problemy, mamy też problemy faktyczne. O upadłościach już mówiłem państwu przy okazji spotkania w zeszłym roku, więc nie chciałbym tego tematu specjalnie przeciągać.

Powiem tylko, że tam gdzie musieliśmy odstąpić od realizacji projektów z powodu upadłości firm i gdzie musieliśmy to zrobić szybko bez narażania się na jakieś długotrwałe czy wysokie roszczenia, ogłosiliśmy i jeszcze będziemy ogłaszać dodatkowe przetargi. Projekty będziemy kończyć już z nowymi wykonawcami. Mam na myśli takie odcinki jak LCS Ciechanów na trasie E65, gdzie mieliśmy problem z upadłym przedsiębiorstwem z Białegostoku.

**Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):**

Na jakiej trasie?

**Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:**

Na E65.

**Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):**

A na E30?

**Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:**

Zaraz odpowiem, to jest jakby pytanie dodatkowe, które sobie tylko „odhaczę" i później powiem jak tam wygląda sytuacja.

Mimo upadłości jednej z firm, udało się z podwykonawcami dokończyć prace budowlane też na trasie E65 na terenie Legionowa, mówię o obiektach budowlanych.

Jeśli chodzi o projekty związane z E30, toczą się prace od Krakowa do Rzeszowa. Mamy tam przykład rozwiązania, które przyjęliśmy w połowie zeszłego roku. Ponieważ pojawił się spory zakres prac dodatkowych po badaniach przeprowadzonych przez wykonawcę i po rzeczywiście wejściu z projektami wykonawczymi na plac budowy, ogłosiliśmy przetargi; prace są kontynuowane. Mówię o odcinku Bochnia – Biadoliny, gdzie po dokonanych badaniach faktycznych wyszedł duży zakres prac dodatkowych, głównie gruntowych przy podtorzu.

Ale rozumiem, że panią poseł interesuje odcinek linii kolejowej od Krakowa bardziej na zachód, czy też z Sosnowca w stronę Krakowa. Ostatecznie rozstrzygnęliśmy problem na pierwszym odcinku dotyczący dyskusji między wykonawcą, nami i inżynierem kontraktu jeśli chodzi o pewne warunki techniczne. Prace zostaną wznowione jak tylko rozpocznie się sezon budowlany. Na drugim odcinku mamy kłopot z czeskim wykonawcą, który dobrze sprawdził się na innym odcinku, ale sprawdził się dlatego dobrze, że zdjął z budowy kilku pracowników i potencjału wykonawczego z tego fragmentu linii kolejowej E30. Teraz „dopinamy" tam rozmowy i pozostaje odcinek, gdzie mamy upadłość Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury i również związane z tym problemy konsorcjantów.

Tak na marginesie, to jest również przykład projektu, gdzie pierwotna dokumentacja techniczna przygotowana do przetargu mocno odbiegała od poziomu określonego według dzisiejszego stanu wiedzy. Mówię o tak zwanych pierwotnych założeniach projektowych dla tego fragmentu linii kolejowej. W skrócie określa się je jako PFU czyli Program Funkcjonalno-Użytkowy.

Przy wykonywaniu technicznej i wykonawczej dokumentacji projektowej okazało się, że występują bardzo duże różnice zakresu prac z pierwotnym, być może nie najlepiej przygotowanym przez Polskie Linie Kolejowe programie funkcjonalno-użytkowym. Różnice te mogą sięgać nawet 40% kontraktu. Teraz dyskutujemy z CUKT-em w jakim zakresie możemy kwalifikować tego typu roboty dodatkowe.

Mamy deklaracje pozostałych konsorcjantów uczestniczących w tym zadaniu. Oni między sobą podpisują obecnie stosowne dokumenty anektujące prowadzenie robót tak, żeby przejąć formalnie całe zadanie i podzielić się zakresem robót wykonywanych przez upadłe przedsiębiorstwo. Czekają tylko na sygnał od nas, czy trzeba będzie zupełnie z boku ogłaszać na przykład dodatkowy przetarg na roboty dodatkowe i czy będziemy mogli je sfinansować w tak dużym zakresie ze środków kwalifikowanych. Czy też, być może, trzeba będzie kontrakt rozwiązać i szybko ogłosić nowy przetarg posiadając część albo większość dokumentacji projektowej. Na tym odcinku ta kwestia nie został jeszcze do końca rozwiązana, bo mieliśmy też pewne problemy. Został usunięty zarząd Przed-

siębiorstwa Napraw Infrastruktury będący w upadłości ugodowej, pojawił się zarządca sądowy a wraz z nim wystąpiła kwestia praktyki i współpracy z nowym „zarządem” PNI.

Równolegle przygotowujemy też nową listę projektów. Taka lista istnieje, ale realizacja projektów została zatrzymana, ponieważ nie znalazły się one na liście podstawowej. Przygotowujemy się z pewnym zakresem projektowym, które inwestycje jeszcze w tej perspektywie finansowej mogłyby być jeszcze wykonane, gdybyśmy musieli przerwać realizację pewnych projektów ze względu na problemy z nimi występujące i jakieś ryzyko niezmieszczenia się w tej perspektywie finansowej. Istnieje też możliwość ich zaniechania, bo znajdują się one jeszcze w takiej fazie realizacji, że można to zrobić. Natomiast chcemy wystąpić z taką informacją czy z jasnymi decyzjami skonsultowanymi z ministerstwem. Chcemy zacząć rozmawiać na ten temat wtedy, kiedy będziemy mieli ostatecznie wszystko sprawdzone. Bo przecież mamy też pewne terminy decyzji administracyjnych czy środowiskowych, które nas wiążą jeszcze na początku roku. Wtedy będziemy mieli pewność czego nie jesteśmy w stanie wykonać tak, żeby dzięki dodatkowym projektom wykorzystać alokacje w tej perspektywie finansowej.

Równolegle mamy przygotowaną i w części zaawansowaną od strony dokumentacji, listę projektów do nowej perspektywy finansowej 2014-2020. Oprócz projektów modernizacyjnych i rewitalizacyjnych, dotyczących oczywistych fragmentów sieci i linii kolejowych, które nie zmieściły się na liście projektów realizowanych w ramach obecnej perspektywy, duży nacisk kładziemy na linie przeznaczone dla ruchu towarowego. Dotyczy to również dalszych prac nad usprawnieniem dojazdów do portów morskich. Bo dzisiaj przewozy intermodalne należą do najlepiej rozwijających się. Jest to rynek przewozowy z najlepszymi perspektywami rozwojowymi. Bo część ruchu towarowego, państwo o tym świetnie wiecie, jest po prostu mocno sztywna, powiedziałbym, w tym zakresie, jest mało podatna na zmiany, mało elastyczna z punktu widzenia popytowego. Mówię na przykład o wywozach węgla do elektrowni czy przewozach kruszyw, które nadal stanowią duży udział w rynku przewozów towarowych, choć ten udział akurat w przypadku kruszyw spadł ze względu na wykonanie pewnego zakresu robót drogowych.

Dodatkowo na stan Polskich Linii Kolejowych jako przedsiębiorstwa wpływa fakt, że jesteśmy w tej chwili w trendzie spadkowym jeśli chodzi o pracę eksploatacyjną, szczególnie towarową. Wyciąganie długofalowych prognoz czy wniosków z tego stanu może być jednak o tyle mylące, że rzeczywiście obserwujemy wyraźny związek między stanem gospodarki a pracą przewozowa na kolei. Mieliśmy na kolei skok w górę pracy przewozowej na przykład w roku 2009 i 2010; był on jeszcze odczuwalny w roku 2011. Ale już w końcówce roku 2011 prace eksploatacyjne zaczęły spadać, kiedy zaczęto mówić o drugiej fali czy podobnych kłopotach związanych ze spowolnieniem gospodarczym. I my to także u nas obserwujemy, to się przekłada nawet z niewielkim opóźnieniem na wielkość przewozów towarowych, na pracę eksploatacyjną.

Chętnie odpowiem na inne, bardziej szczegółowe pytania, bo mógłbym jeszcze długo mówić na temat różnych aspektów funkcjonowania spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Ale w wypowiedzi pana prezesa Dyla poruszone zostały kwestie bezpieczeństwa. Przygotowaliśmy wewnętrznie pewien dokument, który nazywamy raportem bezpieczeństwa, z harmonogramem różnego typu działań a tak naprawdę, usuwania wielu zagrożeń, wielu ryzyk, oczywiście odnosząc się do najpilniejszych zadań w roku obecnym i w roku przyszłym. Ale program rozpisany w pewnym zakresie jest na trzy lata a w innym – nawet na pięć lat.

Wychodząc trochę naprzeciw głosowi pana posła Czerwińskiego; mamy też pewne pomysły i plany dotyczące unowocześniania i doszkalania ludzi. Mamy projekt, który w pewnym zakresie zaczęliśmy już realizować, w zakresie szkolenia ludzi, szczególnie dyżurnych ruchu w naszej firmie. Myślimy też o jakimś związaniu się ze szkoleniem, na przykład maszynistów. Na razie nie chciałbym podawać szczegółów tego pomysłu, gdyż nie uzgodniliśmy tego również z przewoźnikami czy z Urzędem Transportu Kolejowego.

Odnosząc się jeszcze na sekundę do pewnych zmian w firmie, koncentrujemy się na przygotowaniu planu automatyzacji prowadzenia ruchu, nowego czy poprawionego modelu utrzymania ruchu. W przeszłości mieliśmy sporo obserwowanych przypadków

braku koordynacji prac utrzymaniowych i koncentrowania się niepotrzebnie na liniach kolejowych, które nie są obciążone dużym ruchem kolejowym a przykładaniem mniejszej wagi i mniejszych nakładów na linie bardziej obciążone. To powodowało, że one szybciej ulegały degradacji technicznej. Stąd konieczność wprowadzania różnego typu ograniczeń ruchu pociągów.

Działamy we wszystkich aspektach czy we wszystkich obszarach, które obejmuje firma Polskie Linie Kolejowe, cały czas działając w dychotomii między spółką akcyjną a agendą państwa do prowadzenia inwestycji. Stąd też jest nierównowaga w płynności finansowej spółki w tych dwóch obszarach.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo panu prezesowi. Mogę tylko tyle powiedzieć, że jest to kolejne, drugie spotkanie Komisji z panem prezesem. Wydaje mi się, że właściwie zostały odczytane te wszystkie zagrożenia, które ma spółka. Ja tylko mogę powiedzieć, że będziemy trzymać kciuki i, jeżeli to jest możliwe, wspierać bardzo mocno pana prezesa w tych działaniach.

Chciałbym, aby pan prezes Dyl odpowiedział na pytania a potem zabierze głos pani poseł Pierzchała. Czy może jeszcze są pytania? Proszę.

**Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):**

Chciałam tylko zapytać, panie prezesie, co z projektem Katowice – Pyrzowice?

**Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:**

Wygląda na to, że dogadaliśmy się z wykonawcą na dokończenie tego, co zaplanowaliśmy w tej perspektywie, czyli fazy dokumentacyjnej. Pojawił się nawet pomysł na jeszcze inny przebieg tej linii kolejowej. To są sprawy, które w tej chwili są dogrywane. Mogę powiedzieć jedno, na pewno skończymy ten projekt od strony dokumentacyjnej w ramach tej perspektywy finansowej. A sam projekt wykonawczy budowy tej linii kolejowej jest dość wysoko w rankingu projektów do nowej perspektywy. Myślę, że nawet jeżeli linia odcięcia listy projektów ze względu na pulę finansowania przesuwałaby się coraz wyżej, a mam nadzieję, że tak nie będzie, to ten projekt w zasadzie jest przeznaczony do fazy budowlanej, realizacyjnej po roku 2014.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję. Proszę, panie prezesie.

**Prezes UTK Krzysztof Dyl:**

Szanowny panie przewodniczący. Jestem zobowiązany podziękować panu ministrowi i Wysokiej Izbie za to, że w planie budżetu Urzędu Transportu Kolejowego na rok 2013, przy tak wielkim zaangażowaniu się wszystkich państwa, znalazły się dodatkowe środki dla urzędu. Oczywiście, środki te nie zaspokajają wszystkich potrzeb, ale rozumiem trudną sytuację całego budżetu państwa. W związku z tym jest to naprawdę duży, znaczący element naszego budżetu. Postaramy się te środki w najlepszy sposób wykorzystać, żeby znalazły one odzwierciedlenie tam, gdzie są największe braki.

Ale problem nie dotyczy tylko samych środków, bo to jest problem bardziej systemowy, szerszy. Dzisiaj się mierzymy z zagadnieniem, które dotyczy części administracji, która posiada charakterystyczne, specjalistyczne właściwości, takie jakie ma Urząd Transportu Kolejowego. Mamy problem rywalizacji pomiędzy przedsiębiorcami o specjalistów. Jesteśmy niekonkurencyjnym pracodawcą, jeżeli chodzi o wynagrodzenia w tym zakresie. I to jest dzisiaj nasza największa bolączka.

Bo jeżeli pozyskamy nawet ekspertów czy innych fachowców do nas do pracy, to w ciągu kilku lat są oni brutalnie podkupywani przez środowisko. To z jednej strony cieszy, bo jeżeli obserwujemy w ostatnim czasie zjawisko podkupywania naszych pracowników, to pokazuje jak bardzo rozwija się rynek kolejowy, co nas cieszy. Ale niestety, negatywnym skutkiem jest to, że tracimy fachowców a pozyskanie nowych jest bardzo trudne. Tak naprawdę, szkolenie młodych kadr będzie musiało stanowić stały element szkolenia pracowników Urzędu Transportu Kolejowego. Tylko jest pytanie czy mamy szanse ich utrzymać tak długo, żeby potem jak uda się ich wyszkolić, odpracowali to w naszym urzędzie. To jest nasz największy problem. Dlatego tak jest dla nas ważne, że w tym budżecie znalazły się także środki na szkolenia, których do tej pory nam bardzo

brakowało. Miejmy nadzieję, że przy pomieszaniu tych dwóch elementów uda nam się zrealizować zadania, o których pani poseł wspominała.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Czy jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos dotyczący tematyki dzisiejszego posiedzenia? Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim naszym gościom za wszystkie wypowiedzi i wygłoszone treści. I na tym kończymy dzisiejsze posiedzenie. Dziękuję bardzo.